



This electronic version (PDF) was scanned by the International Telecommunication Union (ITU) Library & Archives Service from an original paper document in the ITU Library & Archives collections.

La présente version électronique (PDF) a été numérisée par le Service de la bibliothèque et des archives de l'Union internationale des télécommunications (UIT) à partir d'un document papier original des collections de ce service.

Esta versión electrónica (PDF) ha sido escaneada por el Servicio de Biblioteca y Archivos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) a partir de un documento impreso original de las colecciones del Servicio de Biblioteca y Archivos de la UIT.

(ITU) للاتصالات الدولي الاتحاد في والمحفوظات المكتبة قسم أجراه الضوئي بالمسح تصوير نتاج (PDF) الإلكترونية النسخة هذه والمحفوظات المكتبة قسم في المتوفرة الوثائق ضمن أصلية ورقية وثيقة من نقلًا.

此电子版（PDF版本）由国际电信联盟（ITU）图书馆和档案室利用存于该处的纸质文件扫描提供。

Настоящий электронный вариант (PDF) был подготовлен в библиотечно-архивной службе Международного союза электросвязи путем сканирования исходного документа в бумажной форме из библиотечно-архивной службы МСЭ.

V O L U M E N I V

RECOMENDACIONES Y RESOLUCIONES

ADOPTADAS POR LA

CONFERENCIA ADMINISTRATIVA INTERNACIONAL

DE RADIOCOMUNICACIONES AERONAUTICAS

(Primera Reunión)

GINEBRA, 1948

**

** **

VOLUMEN IV

RECOMENDACIONES Y RESOLUCIONES

ADOPTADAS POR LA

CONFERENCIA ADMINISTRATIVA INTERNACIONAL DE RADIOCOMUNICACIONES

AERONAUTICAS

(Primera Reunión)

Ginebra, 1948

Página

| | | |
|----|--|----|
| 1. | Recomendación a la Junta Provisional de Frecuencias relativa a la protección de las radiocomunicaciones aeronáuticas contra la posible irradiación en los límites de las bandas de frecuencias del servicio móvil aeronáutico | 1 |
| 2. | Recomendación a la Conferencia de Radiodifusión por Altas Frecuencias, Ciudad de México (1948) relativa a la protección de las radiocomunicaciones aeronáuticas en límites de las bandas de frecuencias del servicio móvil aeronáutico | 2 |
| 3. | Resolución relativa a la remisión a la Organización de la Aviación Civil Internacional de las copias de quejas e informes referentes a interferencia en las bandas del servicio móvil aeronáutico | 3 |
| 4. | Resolución sobre el Despacho de Correspondencia Pública de Aeronaves | 5 |
| 5. | Resolución relativa a la forma de la lista de frecuencias que establecerá la Conferencia de Radiocomunicaciones Aeronáuticas para las bandas asignadas al servicio móvil aeronáutico R | 7 |
| 6. | Recomendación relativa a la coordinación de los servicios aeronáuticos y marítimos en materia de telecomunicaciones | 10 |
| 7. | Recomendaciones respecto a la publicación de ciertos documentos de servicio por parte de la Unión Internacional de Telecomunicaciones | 21 |
| 8. | Recomendación relativa a la utilización de frecuencias del servicio móvil aeronáutico R, por el servicio fijo aeronáutico | 30 |

| | | |
|-----|--|----|
| 9. | Recomendación a la Junta Provisional de Frecuencias referente a las asignaciones de frecuencias a las estaciones del servicio fijo aeronáutico | 31 |
| 10. | Recomendación referente a un nuevo examen de los Formularios 1 y 2 sometidos a la Junta Provisional de Frecuencias | 32 |
| 11. | Recomendación relativa a la repetición de asignaciones de frecuencias del servicio móvil aeronáutico R | 33 |
| 12. | Resolución referente a la colaboración entre la U. I. T. y la O. A. G. I. | 34 |

RECOMENDACION

a la Junta Provisional de Frecuencias relativa a la protección de las radiocomunicaciones aeronáuticas contra la posible irradiación en los límites de las bandas de frecuencias del servicio móvil aeronáutico

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra 1948),

CONSIDERANDO :

que, entre 2850 kc/s. y 27000 kc/s., las bandas de frecuencias asignadas al Servicio Móvil Aeronáutico y las asignadas a los servicios que están bajo la jurisdicción de la Junta Provisional de Frecuencias tienen límites comunes,

RECOMIENDA :

que la Junta Provisional de Frecuencias tome todas las medidas necesarias para que las radiocomunicaciones aeronáuticas, establecidas por la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas de Ginebra (1948), estén protegidas en los límites comunes contra la posible irradiación procedente de las estaciones de otros servicios, fuera de la anchura de banda que la Junta Provisional de Frecuencias defina para cada una de estas estaciones.

RECOMENDACION

a la Conferencia de Radiodifusión por Altas Frecuencias,
Ciudad de México (1948) relativa a la protección de las
radiocomunicaciones aeronáuticas en límites de las bandas
de frecuencias del servicio móvil aeronáutico

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, (Ginebra 1948),

CONSIDERANDO :

que, entre 2850 kc/s y 27000 kc/s., las bandas de frecuencias asignadas al servicio móvil aeronáutico y las asignadas al servicio de radiodifusión tienen límites comunes,

RECOMIENDA :

que la Conferencia de Radiodifusión por Altas Frecuencias, Ciudad de México (1948), tome todas las medidas necesarias para que las radiocomunicaciones aeronáuticas, estipuladas por la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas de Ginebra, 1948, estén protegidas en los límites comunes contra la posible irradiación procedente de las estaciones de radiodifusión fuera de la anchura de banda de 10 kc/s. recomendada para cada una de estas estaciones por la Conferencia de Radiodifusión por Altas Frecuencias, Atlantic City (1947).

RESOLUCION

relativa a la remisión a la Organización de la Aviación Civil Internacional de las copias de quejas e informes referentes a la interferencia en las bandas del servicio móvil aeronáutico

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra 1948),

CONSIDERANDO :

1. que en el número 390 del Reglamento de Radiocomunicaciones (1947), dice: "De existir una Organización internacional especializada para un servicio en particular, las quejas e informes acerca de irregularidades e infracciones relativas a interferencias causadas por las estaciones de dicho Servicio pueden dirigirse (*) a dicha organización al mismo tiempo que a la Administración u oficina centralizadora interesada";
2. que puede ser útil, en lo que se refiere al servicio móvil aeronáutico, facilitar a una institución internacional particularmente familiarizada con los problemas aeronáuticos, copia de las quejas e informes sobre irregularidades e infracciones relativas a la interferencia producida por estaciones de dicho servicio;
3. que, las Naciones Unidas han reconocido a la Organización de la Aviación Civil Internacional como la institución especializada en el campo de la aeronáutica;

* Los textos normales en español e inglés dicen "serán dirigidas". Dado que el texto francés es el auténtico y dice "peuvent être" se ha usado en este texto la expresión correspondiente "pueden dirigirse".

RESUELVE :

reconocer que, conforme al Artículo 27 del Convenio Internacional de las Telecomunicaciones (1947), la Organización de la Aviación Civil Internacional es la Institución especializada habilitada para cumplir los fines previstos en el número 390 del Reglamento de Radiocomunicaciones (1947), en lo que respecta al servicio móvil aeronáutico.

RESOLUCION

sobre el Despacho de Correspondencia

Pública de Aeronaves

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, (Ginebra 1948),

CONSIDERANDO :

- Que el número 255 del Reglamento de Radiocomunicaciones (1947) estipula que:

"Las Administraciones no permitirán correspondencia pública en las bandas de frecuencias asignadas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico, a menos que se les autorice para ello por algún reglamento aeronáutico especial adoptado en una Conferencia administrativa aeronáutica a la cual se invite a todos los miembros de la Unión que estén interesados en ello. Dicho reglamento deberá reconocer absoluta prioridad a las comunicaciones de seguridad y de control"; y

- que se permite a las estaciones de aeronaves que comuniquen con las estaciones del servicio móvil marítimo y transmitan a dichas estaciones la correspondencia pública en las frecuencias asignadas a aquel servicio siempre que se observen las Normas de Control del Tránsito Aéreo de la O. A. C. I. (Reglamento de Radiocomunicaciones (1947) números 569 a 572, 668, 761, 771, 779 y 792).

RESUELVE LO SIGUIENTE:

- No se autoriza la transmisión de correspondencia pública en las frecuencias asignadas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico, y

- que en los casos que se crea necesario disponer el despacho de la correspondencia pública, las diferentes Administraciones autoricen a las estaciones de aeronave a emplear frecuencias del servicio móvil marítimo para el despacho de la correspondencia pública a las estaciones de dicho servicio, a condición de que ello no cause perturbación alguna a la transmisión o recepción de mensajes relativos a la seguridad o control de las aeronaves, y que para estos casos se establezcan arreglos especiales de acuerdo con el Artículo 40 del Convenio Internacional de Telecomunicaciones (1947), y

- que cuando se transmitan mensajes de correspondencia pública en frecuencias del servicio móvil marítimo, se requiera a las aeronaves estén en condiciones de permanecer en escucha simultánea y permanentemente en las frecuencias empleadas en las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico.

RESOLUCION

relativa a la forma de la lista de frecuencias que establecerá la Conferencia de Radiocomunicaciones Aeronáuticas para las bandas asignadas al servicio móvil aeronáutico R

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra, 1948),

CONSIDERANDO :

1. que se halla a su cargo la tarea de preparar una lista de frecuencias del servicio móvil aeronáutico para ser presentada a la J. P. F., quien la incorporará en el proyecto de la nueva Lista Internacional de Frecuencias que está preparando, y que será sometida ulteriormente a la aprobación de una Conferencia Administrativa especial;

2. que uno de los objetivos de una lista de frecuencias es el de dar a una Administración determinada los elementos que le permitan elegir una frecuencia y notificar esta frecuencia a la I. F. R. B. quien, conforme a sus estatutos, la inscribirá en el registro de referencia internacional de frecuencias;

3. que en el caso particular del servicio móvil aeronáutico R, una lista que contenga únicamente las diversas estaciones aeronáuticas que utilizan cada una de las frecuencias, no satisfaría este objetivo y, que la información más importante es, en este caso, la indicación de la zona en la cual se autoriza el uso de cada frecuencia particular;

4. que, sin considerar el servicio móvil aeronáutico OR, los Formularios 2, presentados por las diversas Administraciones en virtud de las decisiones de la Conferencia Internacional Administrativa de Radiocomunicaciones (1947), no contienen los elementos que permitan estudiar las asignaciones de frecuencias en las bandas del servicio móvil aeronáutico R, por las razones siguientes:

- a) las informaciones que contienen los Formularios 2 corresponden a un sistema sin coordinación de asignación de frecuencias y su aplicación conduciría al empleo de un número de frecuencias mayor que el que se dispone,
- b) no indican las zonas de operaciones aéreas, servidas por las distintas estaciones aeronáuticas,
- c) se prepararon a base de sistemas de operaciones aéreas que, en muchos aspectos, ya son arcaicos.

5. que, como consecuencia del desarrollo alcanzado en la aeronáutica durante la guerra, en lo que respecta a nuevos métodos de fabricación y de operación, y dado el creciente interés en el transporte aéreo de personas y de mercancías, los servicios civiles de transporte aéreo están adquiriendo un rápido incremento y, asimismo, los métodos de operación y la organización de éstos se modifican rápidamente;

6. que la función de la U. I. T. es la de asegurar que las frecuencias se distribuyan de la manera más equitativa entre los diversos sectores del servicio de comunicaciones aeronáuticas; y

7. que el servicio móvil aeronáutico debe poseer la mayor libertad posible para adoptar el método de utilización de las frecuencias que considere más conveniente a las necesidades de sus operaciones.

DECIDE lo siguiente:

1. Las frecuencias del servicio móvil aeronáutico R figurarán en la lista de frecuencias que ella establecerá, sin hacer mención de estaciones específicas y con las indicaciones siguientes:

- a) frecuencia,
 - b) zona, región o país al cual se asigna esta frecuencia,
 - c) fin para el cual se autoriza el uso de esta frecuencia,
 - d) todas las restricciones que se refieran a b) y c), por ejemplo: la potencia máxima autorizada, etc.
2. Toda frecuencia notificada para una estación aeronáutica podrá ser registrada a condición que la Administración interesada declare que la estación satisface las condiciones especificadas en la lista establecida por la Conferencia.
 3. Las diversas Administraciones fijarán, por medio de arreglos especiales, el uso de las frecuencias asignadas a las áreas de las rutas aéreas mundiales mayores o a las regiones que comprenden varios países y notificarán sus frecuencias de conformidad a ellos.
 4. Los documentos de servicio relativos al servicio móvil aeronáutico, que la U. I. T. publicará ulteriormente, deberán tener la forma prevista por el Reglamento de Radiocomunicaciones (1947). En particular, las disposiciones que preceden no eximirán en ningún caso a las Administraciones de notificar sus asignaciones de frecuencia conforme a los números 309 y 318 del Reglamento de Radiocomunicaciones (1947) y, por otra parte, estas asignaciones figurarán en la lista internacional de frecuencias que definen los números 447 y 448 del Reglamento de Radiocomunicaciones (1947)

RECOMENDACION

Relativa a la coordinación de los servicios aeronáuticos
y marítimos en materia de telecomunicaciones.

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra, 1948) ha considerado lo siguiente :

1. La Comisión Preparatoria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra, 1948) recomendó a esta Conferencia que estudiase la asignación de frecuencias para socorro y operaciones de salvamento. Para facilitar este estudio, dirigió una carta a la Conferencia de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y en el Aire, a la sazón reunida en Londres, solicitándole informaciones al respecto. Una copia de esta carta así como una copia de la respuesta obtenida figuran en los Apéndices 1 y 2 respectivamente.

2. El Reglamento de Radiocomunicaciones (1947) asigna un cierto número de frecuencias que deben utilizar conjuntamente los servicios marítimos y aeronáuticos para casos de seguridad, de socorro y de operaciones de salvamento. El Apéndice 3 que se agrega, indica la lista de los números del citado Reglamento que prescriben los fines y las limitaciones en el uso de esas frecuencias.

3. Dadas las informaciones de que dispone actualmente, la Conferencia estima que, aún cuando queda mucho por hacer a fin de asegurar el empleo más eficaz de las telecomunicaciones para la seguridad de la vida humana en el mar y en el aire, en una escala tan vasta como sea posible, la Conferencia en particular, y la U. I. T. en general, han proseguido con el estudio de esta cuestión hasta el límite de sus atribuciones.

4. Los problemas de la seguridad de la vida humana en el mar difieren esencialmente de los que plantea la seguridad de la vida humana en el aire. En el caso de una aeronave, el tiempo que transcurre entre el momento en que el peligro se vuelve inminente y la catástrofe misma, puede considerarse muy corto; por ello la aeronave confía ante todo en que la organización terrestre que opera las radiocomunicaciones del servicio móvil aeronáutico tome la iniciativa en los reconocimientos y operaciones de salvamento, y los dirija. Las aeronaves recorren normalmente la ruta de más corta duración entre sus puntos de partida y destino, y no siguen generalmente las rutas que frecuentan los barcos; además, la limitación de peso y volumen restringe la eficacia de los aparatos de radiocomunicaciones en los equipos de salvamento de las aeronaves, de modo que no se puede confiar con absoluta seguridad en el empleo de la frecuencia de 500 kc/s para advertir del peligro a los buques que emprenderán la búsqueda. Por este motivo la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones (1947) previó el empleo, en los equipos de salvamento de las aeronaves, de la frecuencia de 8364 kc/s. (No. 780 del Reglamento de Radiocomunicaciones), que asegura una protección suplementaria en virtud de que su onda se propaga a gran distancia. De esta manera las estaciones costeras se hallan en condiciones de captar las señales de socorro y de avisar a las autoridades que han de participar en las maniobras de salvamento (No. 910 del Reglamento de Radiocomunicaciones, 1947).

5. Las consideraciones que preceden condujeron a la creación, dentro del cuadro de la O. A. C. I., de centros de reconocimiento y de operaciones de salvamento que, en caso de socorro, solicitan asistencia a numerosos organismos marítimos y aéreos, sean privados

u oficiales. El Apéndice 4, que se agrega, hace un detalle de casos típicos de socorro seguidos de reconocimientos y operaciones de salvamento.

6. Las comunicaciones de socorro de una aeronave que vuela sobre el mar comprenden tres fases: primero el período de peligro, luego los reconocimientos y, finalmente, las operaciones de salvamento. En la primera fase, la aeronave utiliza la frecuencia de trabajo del servicio móvil aeronáutico y confía esencialmente en la organización encargada de asegurar la escucha de las llamadas de socorro y de preparar y emprender las operaciones de salvamento. En la segunda fase, diversas organizaciones participan en la búsqueda de la aeronave en peligro o de los sobrevivientes. Asimismo, las aeronaves pueden participar -y en efecto lo hacen frecuentemente- en la búsqueda de barcos en peligro y de los náufragos. Si el servicio aéreo de reconocimiento localiza a los sobrevivientes de una aeronave o de un barco, indica a las organizaciones marítimas el lugar exacto del siniestro de modo que éstas puedan llevar a cabo las operaciones de salvamento. En estas tres fases de las operaciones aéreas (socorro, reconocimiento y operaciones de salvamento) los equipos y medios de comunicación actuales entre los diversos organismos interesados parecen ser inadecuados. Pueden establecerse comunicaciones por medio de la frecuencia de 500 kc/s. pero este procedimiento no es satisfactorio ni apropiado por las siguientes razones:

- (a) el equipo necesario para transmitir en la frecuencia de 500 kc/s., con una potencia conveniente, es demasiado pesado y muy voluminoso para las aeronaves modernas de gran velocidad;
- (b) la resistencia a la velocidad debida a la antena es excesiva;
- (c) si la aeronave está prevista de una antena colgante, corre mayor riesgo de ser alcanzada por los rayos e incendiarse;
- (d) la irradiación de las antenas fijas de aeronave que emplean esta frecuencia es mínima.

En cuanto a la frecuencia de 8364 kc/s, si su empleo resuelve parcialmente el problema de las comunicaciones a gran distancia en los casos de socorro, por el contrario, resulta inutilizable para las comunicaciones a corta distancia durante los reconocimientos y las operaciones de salvamento y puede ser empleada solamente en las comunicaciones con las estaciones del servicio móvil marítimo (No. 571 del Reglamento de Radiocomunicaciones 1947).

7. Es necesario pues, que en cuanto a socorro, reconocimiento y operaciones de salvamento, los organismos que participan en la búsqueda empleen, en el lugar del hecho, frecuencias del orden de 3 y 6 Mc/s, y las utilicen para coordinar sus esfuerzos y realizar operaciones eficaces y completas. De ningún modo es necesario mantener escucha en esas frecuencias, salvo en los casos de participación activa en las operaciones de salvamento: en efecto, esas frecuencias no se utilizan, sino durante operaciones coordinadas que deben organizarse indudablemente con anticipación. Puede encararse el empleo de las frecuencias de 3025,5 y 5680 kc/s que la Conferencia ha establecido para este uso sin considerarlas como exclusivas.

8. La Comisión Preparatoria de Expertos, encargada de examinar la coordinación de la aviación, los transportes marítimos y las telecomunicaciones en cuanto a la seguridad en el mar y en el aire, que se reunió en Londres en 1948 y en la que participaron expertos de la U.I.T. recomendó, en su informe del 6 de febrero de 1948 (ver particularmente el párrafo 21 del informe, inciso F y el párrafo 5 del Anexo), en cuanto a socorro, reconocimiento y operaciones de salvamento, la coordinación entre la U.I.T., la Organización de la Aviación Civil Internacional y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Por lo tanto

RECOMIENDA :

1. que, conforme al artículo 27 del Convenio Internacional de las Telecomunicaciones (1947) y al informe de la Comisión Preparatoria de Expertos (Londres 1948), el Consejo Administrativo de la U.I.T. proponga a la O.A.C.I. y a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la creación de un Grupo de Trabajo restringido compuesto de expertos de las tres organizaciones y encargado de estudiar la cuestión así como de elaborar un programa coordinado, susceptible de asegurar el máximo de facilidades en materia de telecomunicaciones para casos de socorro.
2. que, conformándose a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de 1947, cuya lista figura en el Anexo 3 agregado, y teniendo en cuenta las frecuencias señaladas a este efecto, la Organización de la Aviación Civil Internacional tome desde ahora, dentro de su propia jurisdicción las medidas necesarias para contemplar un programa de coordinación para los casos de socorro, reconocimiento y operaciones de salvamento.

APENDICE I

COPIA

14 de mayo de 1948

Señor Secretario General de la
Conferencia Internacional sobre la
Seguridad de la Vida Humana
en el Mar y en el Aire.
Dirección General de Correos.
L O N D R E S

Distinguido señor:

La Asamblea plenaria de la Comisión Preparatoria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, que celebra sus reuniones en Ginebra, me encarga traslade a usted la siguiente sugerencia aprobada por dicha Conferencia.

"En relación con la asignación de frecuencias especiales destinadas a señales de socorro y operaciones locales de salvamento, se sugiere que la Conferencia sobre la seguridad de la Vida humana en el Mar y en el Aire, reunida actualmente en Londres, haga una recomendación a la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, acerca de las frecuencias convenientes para tales fines."

Mucho agradeceré a V. que cualquier recomendación que haya de hacerse sobre esta materia, sea dirigida al firmante de esta comunicación.

Muy sinceramente suyo

Gerald C. Gross

Secretario General Adjunto

APENDICE 2

COPIA

59662 Londres 1333/8 252 8 1614 Estado.

a Palacio Wilson, Comisión Preparatoria de la
Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronáuticas - Ginebra

La Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar ha recibido su telegrama relativo a la asignación de frecuencias especiales para señales de socorro y operaciones locales de salvamento, que podrían ser utilizadas conjuntamente para fines aeronáuticos y marítimos STOP La Comisión Preparatoria de Expertos sobre la coordinación de la Seguridad en el Mar y en el Aire, reunida recientemente en Londres, reconoció que las comunicaciones desempeñaban un papel importante, tanto para las medidas de precaución como en el curso mismo de los siniestros y consideró útil que el asunto fuese examinado por representantes de los organismos interesados, a saber: la Organización de Aviación Civil Internacional, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y la Unión Internacional de Telecomunicaciones y que se fomente la coordinación necesaria entre ellos STOP Además, la Comisión sugirió que la Organización de Aviación Civil Internacional después de un nuevo estudio de este asunto, planteara, si así lo juzgaba conveniente, la cuestión de las frecuencias distintas a 500 kc/s a las otras organizaciones citadas anteriormente STOP

La Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar estima que, teniendo en cuenta el hecho de que la asignación de frecuencias

está comprendida en la esfera de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y que, ningún representante técnicamente instruido sobre esta materia por ninguno de los tres organismos citados, asiste a la Conferencia actual, la mejor manera de proceder sería que tratara este asunto en la forma propuesta por la Comisión Preparatoria de Expertos y así lo recomienda STOP Secretario General de la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida humana en el Mar-Londres.

APENDICE 3

Disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City que rigen el empleo común de frecuencias por los servicios aeronáuticos y marítimos

Los siguientes párrafos del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City se refieren a la utilización de frecuencias disponibles para fines de socorro, tanto en el Servicio Móvil Marítimo como en el Servicio Móvil Aeronáutico o en ambos.

DISPOSICIONES GENERALES

239, 271, 378/79, 570, 571, 598, 599, 761, 762, 775, 779, 780, 805, 861, 862, 865, 871, 891.

DISPOSICIONES RELATIVAS A 500 kc/s.

714, 718, 720, 721, 722, 733, 600, 601.

DISPOSICIONES RELATIVAS A 2182 kc/s.

813, 814, 815, 819, 826*, 827* (*Se refieren a la Región I únicamente).

DISPOSICIONES RELATIVAS A 156.80 Mc/s.

198, 830, 832.

DISPOSICIONES RELATIVAS A 8364 kc/s.

277, 600, 601.

APENDICE IV

Ejemplo de operaciones de los Servicios de salvamento aero-
náuticos

Los procedimientos aeronáuticos normales especifican generalmente que, al hallarse en dificultad o al preverla, una aeronave procurará establecer contacto en primer lugar con la estación de comunicación de tierra encargada de su control, en la frecuencia de ruta normalmente utilizada, por ejemplo 6577 kc/s. Al recibir dicho aviso, la estación de tierra notifica inmediatamente al Centro de Control del Tránsito Aéreo sobre quien pesa la responsabilidad de avisar a su vez al Servicio de Salvamento aero-marítimo.

La estación de comunicación de tierra libera inmediatamente todas las demás aeronaves de la banda de 6577 kc/s, y las transfiere a los demás canales de la familia de frecuencias autorizada para dicha ruta, la cual, en el presente ejemplo, comprende 3395, 8577 y 11369 kc/s para permitir que se utilicen 6577 exclusivamente en las comunicaciones adicionales de urgencia. La estación de tierra avisa también en ese momento, mediante los canales tierra-aire restantes y los circuitos fijos disponibles, a todas las aeronaves y estaciones de tierra situadas en la región interesada a fin de permitirles prestar la mayor asistencia posible.

En las regiones del Océano, todas las facilidades gubernamentales y privadas puestas a disposición de los servicios de Salvamento de vidas humanas, están centralizadas en el Centro del Servicio de Salvamento Aeronáutico. Este Centro está estrechamente conectado por líneas telefónicas y de teleimpresor con todos los organismos interesados y con las redes radiogoniométricas, todos los cuales son alertados por el Centro de Salvamento Aeronáutico cuando recibe aviso del Centro de Control del Tráfico Aéreo, para una acción inmediata en ayuda de la aeronave en peligro.

El Servicio de Salvamento Aeronáutico dispone de aeronaves multimotores capaces de vuelos a larga distancia sobre el mar, completamente equipadas con aparatos salvavidas modernos para salvamentos aeronáuticos y marítimos, y tan pronto reciben aviso del Centro de Salvamento Aeronáutico de un caso de emergencia, se dirigen inmediatamente al lugar donde se les notificó que la aeronave se hallaba en peligro, seguidos, si conviene, por todos los buques de superficie disponibles. Las Estaciones costeras notifican también, mediante el sistema de comunicación marítima, a todos los buques que se encuentran en la región interesada, pidiéndoles toda la asistencia a su alcance.

Si resulta difícil localizar la aeronave en peligro, y la búsqueda se prolonga, es probable que un gran número de aeronaves y buques se encuentren concentrados en una región dada, complicando así el control eficaz de la búsqueda y de la acción local de salvamento. No se han autorizado todavía canales de frecuencias radioeléctricas generales para el uso de dicho servicio de control, aunque en

ciertas regiones algunos canales de frecuencias comunes han sido designados por los Servicios Militares para la realización de sus propias actividades al unirse a las operaciones "locales de Salvamento". Por consiguiente, se mantiene un gran número de comunicaciones entre las distintas unidades que participan en la búsqueda y sus bases respectivas, en vista de obtener la coordinación necesaria para una organización eficaz de la búsqueda. Una gran parte de dichas comunicaciones se efectúan mediante frecuencias autorizadas para el uso en las rutas aéreas que atraviesan la zona de búsqueda, lo cual provoca una grave desorganización en todas las demás comunicaciones normales de aire-tierra-aire de dicha región.

El empleo de los Servicios de Salvamento Aeromarítimo no se limita, de ninguna manera, a prestar asistencia a las aeronaves en peligro, sino que se utiliza en gran parte también, para acciones de salvamento de vidas humanas en los casos de siniestros marítimos. Como ejemplo de dicha ayuda a los servicios marítimos, una de las más extensas búsquedas aéreas que jamás se ha organizado, se llevó a cabo recientemente durante varias semanas en la región del Pacífico Central, con el fin de localizar una barcaza que llevaba a bordo un pequeño grupo de hombres, que había sido abandonada por un remolcador en las cercanías de la isla de Palmira, debido a falta de combustible. Después de abastecerse de combustible en dicha isla, el remolcador no pudo volver a encontrar la barcaza. La Estación de Comunicación Aeronáutica de la isla de Palmira, recibió el aviso del remolcador acerca de sus dificultades, y este aviso fué transmitido al Cuartel General de Guardacostas norteamericano de Honolulu. Las aeronaves y los buques del Servicio de Salvamento Aeromarítimo salieron en seguida en busca de la barcaza sin encontrarla. En el curso de los días siguientes, como no se hallaban trazas de la barcaza, se elevaron más aeronaves militares y civiles y se ensanchó la zona de búsqueda. Debido a que las aeronaves operaban a muy largas distancias de sus bases principales, fué necesario establecer en la isla de Palmira temporalmente un cuartel general para controlar la búsqueda, así como instalaciones provisionales para atender al servicio de las aeronaves y a la subsistencia de sus equipajes. Se envió un portaviones a la zona de búsqueda y sus aviones tuvieron que explorar, junto con las demás aeronaves, extensas regiones del Pacífico antes de localizar finalmente la barcaza, la cual, debido a las fuertes corrientes marinas que existen en dichas regiones, había sido arrastrada a una distancia considerable del lugar en que se hallaba primitivamente.

Las comunicaciones entre el cuartel general provisional de búsqueda de la isla de Palmira y los aparatos ocupados en estas operaciones, fueron realizadas por la Estación de Comunicación Aeronáutica de la isla, en las frecuencias utilizadas por el Servicio Militar para unirse a las operaciones locales de salvamento. Todo el peso de las comunicaciones entre la isla de Palmira y las bases principales de las unidades de búsqueda en Honolulu, recayó en los circuitos fijos de comunicación aeronáutica, gracias a lo cual las frecuencias de las rutas aéreas quedaron libres para otras comunicaciones esenciales.

RECOMENDACIONES

respecto a la publicación de ciertos documentos de servicio por parte de la Unión Internacional de Telecomunicaciones

En respuesta a una nota del Secretario General, fechada el 26 de abril de 1948 (cuya copia se agrega como apéndice), en la que solicita la opinión de la Conferencia con respecto a la publicación de ciertos documentos de servicio, la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra, 1948),

RECOMIENDA QUE, en cuanto a la:

1. Nomenclatura de estaciones aeronáuticas y de aeronave,

- a) no se publique la 19a. edición de esta Nomenclatura antes del mes de febrero de 1949 y, que se llame la atención de las administraciones acerca de la necesidad de suministrar al Secretario General, los datos exactos para este efecto. Deberán figurar, en el estado sinóptico de las estaciones de aeronave, únicamente las aeronaves que efectúen vuelos internacionales.
- b) no se publique la 20a. edición de esta Nomenclatura hasta tanto la Conferencia especial, que se convocará para ese efecto, haya aprobado el proyecto de la nueva Lista Internacional de Frecuencias, en el cual se incluirá el plan de asignación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico. Por otra parte, esta edición deberá indicar únicamente las frecuencias que se asignen, en la nueva lista, a las estaciones del servicio móvil aeronáutico, hecho que deberá indicarse en la portada.

RECOMIENDA QUE, en cuanto a la:

2. Carta de estaciones terrestres abiertas a la correspondencia pública con las estaciones de aeronave,

- a) se publique esta Carta de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones (1947) y que se indiquen en ella todas las estaciones terrestres abiertas a la correspondencia pública internacional con las estaciones de aeronave.

- b) se deje a la discreción del Secretario General las cuestiones relativas a la división de la Carta, a la escala, al tipo de proyección, etc., teniendo en cuenta que esta carta se utilizará solamente para identificar la situación de dichas estaciones terrestres.

En cuanto a la

3. Carta de estaciones terrestres de radionavegación.

CONSIDERANDO:

- a) que para el servicio aeronáutico, la publicación de una carta semejante plantea un problema particularmente complejo puesto que:
- una carta de este tipo resulta de interés para los aviadores solamente cuando puede utilizarse para la navegación, hecho que exige el empleo de tipos especiales de proyección;
 - las estaciones terrestres de navegación aeronáutica son objeto de constantes modificaciones a fin de satisfacer las necesidades siempre crecientes y variables de la aviación;
- b) que para satisfacer estas exigencias sería necesaria la creación de un importante servicio cartográfico especializado que esté al corriente de los últimos adelantos en la técnica de la navegación y que disponga de procedimientos rápidos de actualización y, además, que una empresa semejante acarrearía considerables erogaciones para la U. I. T.;
- c) que la Organización de la Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.) institución especializada de las Naciones Unidas, elaboró, en colaboración con los Estados Miembros que la componen, tipos de gráficos y cartas que contienen todas las informaciones relativas a las estaciones de radionavegación aeronáutica, los que se mantienen al día por los procedimientos de la O. A. C. I. especialmente por medio de los Avisos a los Pilotos (NOTAM) dirigidos a todos los organismos explotadores interesados;

- d) que en las "Recomendaciones de las Naciones Unidas" que figuran en el Anexo 5 (Artículo IV, párrafo 1) del Convenio Internacional de las Telecomunicaciones (1947) se insiste en la necesidad de "coordinar las actividades de las instituciones especializadas y los principios generales en que ellas se inspiran";
- e) que la publicación de la mencionada carta para el servicio móvil aeronáutico por parte de la U.I.T., además de la Nomenclatura de estaciones de radiolocalización, significaría una duplicación de los documentos publicados por otra institución especializada de las N.U. y que, en virtud del acuerdo entre la U.I.T. y las N.U., citado en el párrafo 4, no debe existir duplicación alguna, hecho que debiera contemplarse a efectos de modificar el Reglamento de Radiocomunicaciones (1947);
- f) que es de hacer notar, sin embargo, que no todos los Estados Miembros de la U.I.T. son miembros de la O.A.C.I. y que, en consecuencia, si la U.I.T. no publica una carta como la que se menciona, los Estados que no forman parte de la O.A.C.I. deberán realizar arreglos particulares si estimasen que son insuficientes las informaciones contenidas en la Nomenclatura de estaciones de radiolocalización que publica la U.I.T. (No. 453 del Reglamento de Radiocomunicaciones, 1947) y si desearan obtener los gráficos y cartas en cuestión,

RECOMIENDA

- que el Consejo Administrativo (tercera reunión) instruya al Secretario General con objeto de que las estaciones terrestres de radionavegación Aeronáutica no figuren en la "Carta de estaciones terrestres de radionavegación" mencionada en el número 464 del Reglamento de Radiocomunicaciones (1947).

APENDICE

a las recomendaciones relativas a la publicación de ciertos
documentos de servicio por parte de la Unión Internacional
de Telecomunicaciones

COMUNICACION DEL SECRETARIO GENERAL DE LA UNION
INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES AL PRESIDENTE DE LA
CONFERENCIA

Berna, 26 de abril de 1948.

Sr. Presidente de la Conferencia
Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,
GINEBRA.

Señor Presidente:

El Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City encarga a la Secretaría General de la Unión de publicar, entre otros, los documentos siguientes:

1. (452) Lista V. La nomenclatura de estaciones aeronáuticas y de aeronave.
2. (463) La carta de estaciones terrestres-abiertas a la correspondencia pública de las aeronaves.
3. (464) La carta de estaciones terrestres de navegación.

ad.1. En lo que concierne a la nomenclatura de estaciones aeronáuticas y de aeronave, se especifica que las únicas estaciones de aeronave que figurarán en esta lista, serán las de aeronaves que hacen vuelos internacionales. Ahora bien, los informes que actualmente poseemos con respecto a las estaciones de aeronave, parecen anticuados. Estimamos, pues, que se debe evitar la publicación de esta clase de informes, y que nos deberíamos limitar, en lo que concierne a la parte C (Estados sinópticos de las estaciones de aeronave) a la publicación de los informes recientes, relativos a las estaciones de aeronave que hacen vuelos internacionales.

Le quedaríamos muy reconocidos si tuviera a bien decirnos si la Conferencia comparte esta opinión.

ad. 2. Ni las Actas de la Conferencia de Atlantic City ni los documentos de la misma, dan informe alguno acerca de la forma en que se debe publicar la carta de estaciones terrestres abiertas a la correspondencia pública de las aeronaves.

1^{er}. punto: Prevista la intercomunicación entre las aeronaves que efectúan un recorrido marítimo y las estaciones costeras, parece ser que estas últimas deberían figurar también en la carta de estaciones aeronáuticas. Sin embargo, estimamos que este complemento sobrecargaría la carta hasta el punto de hacerla difícilmente utilizable y que vale más remitirse, en este caso, a la carta de estaciones costeras ya publicada por la Oficina en forma de un pequeño atlas de 9 hojas.

2^o punto: ¿Qué regiones deben figurar en estas cartas? Sería interesante, en efecto, saber cómo se debería distribuir el globo terrestre en las diferentes cartas (regiones determinadas ¿cuáles?) y/o recorridos determinados (¿cuáles?).

3^{er} punto: ¿Qué escala sería oportuno elegir?

4^o punto: ¿Qué género de proyección sería el más apropiado con respecto a la zona a cubrir y al objeto particular de la carta?

La respuesta a los informes precedentes nos permitirá fijar el número de hojas de las cartas que se confeccionen. De una manera general, agradeceríamos a la Conferencia nos diera toda suerte de directivas útiles que nos permitan satisfacer lo mejor posible las necesidades de los interesados, y evitar, si ello es posible, la duplicidad de cartas de este género.

ad. 3. Iguales observaciones con respecto a la carta de estaciones terrestres de radionavegación.

- 1.^{er} punto: Como hay un servicio de radionavegación marítima y otro de radionavegación aeronáutica, la carta deberá contener las estaciones de ambos servicios.
- 2.^o punto: Será conveniente examinar si es o no oportuno publicar una carta común a dichos servicios, o si convendría más tener hojas separadas para cada uno.
- 3.^{er} punto: Ordenada la cuestión fundamental (2), se podrán determinar las regiones que deben figurar en estos mapas (distribución del globo terrestre).
- 4.^o punto: La elección de la escala de los mapas.
- 5.^o punto: La proyección.
- 6.^o punto: ¿Cómo se harán figurar las estaciones?
 - a) Caso de estaciones radiogoniométricas.
 - b) Caso de radiofaros.

De una manera general, a la Secretaría General de la Unión le agradecería conocer la opinión de la Conferencia acerca de los puntos arriba expresados.

Asimismo, agradecería a los eminentes expertos de esta Conferencia, que tuvieran a bien consagrar algunos instantes a la determinación de los puntos indicados, en forma tal que permita a la mencionada Secretaría General comenzar la publicación de la documentación de que se trata.

A este respecto, juzgamos útil llamar su atención acerca del contenido del artículo X del acuerdo entre la O.N.U. y la U.I.T., según el cual estas dos organizaciones se deben consultar, para evitar que se emprendan trabajos de la misma naturaleza por una y otra. En este caso particular, pensamos en la documentación

publicada por la O.A.C.I., otra institución especializada de la O.N.U. La documentación que nosotros publiquemos no debe duplicar la de la O.A.C.I.

Por lo que a este asunto concierne, recordamos que el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas adoptó, el 24 de febrero de 1948 (véase el anexo), una resolución con respecto a la coordinación de los servicios cartográficos de las Instituciones especializadas y de las Organizaciones internacionales.

La Secretaría de la Unión apreciaría mucho que se la informara del momento en que, eventualmente, se pueda discutir este asunto, para destacar ante la Conferencia la persona o las personas especialmente encargadas de esta publicación.

Agradeciéndole de antemano la ayuda que tenga a bien prestarnos en esta ocasión, y con nuestros mejores votos por el éxito de sus trabajos, le rogamos, señor Presidente, acepte la seguridad de nuestra alta consideración.

OFICINA DE LA UNION INTERNACIONAL

DE TELECOMUNICACIONES

El Secretario General

F. v. Ernst

ANEXO

a la comunicación del Secretario General del 26 de abril de
1948

NACIONES UNIDAS
CONSEJO ECONOMICO SOCIAL

UNRESTRICTED
E/695
24 febrero 1948
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLES

COORDINACION DE LOS SERVICIOS CARTOGRAFICOS DE LAS INSTITU-
CIONES ESPECIALIZADAS Y DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Resolución del 19 de febrero de 1948

CONSIDERANDO:

que la existencia de mapas exactos es una condición previa para el adecuado desarrollo de los recursos mundiales que, en numerosos casos, se encuentran en regiones del globo relativamente inexploradas;

CONSIDERANDO

que tales mapas facilitan el comercio internacional, favorecen la seguridad de la navegación, tanto aérea como marítima, y suministran informes necesarios para el estudio de las medidas de arreglo pacífico previstas en el Capítulo VI de la Carta y para la aplicación de las medidas de seguridad contenidas en el Capítulo VII de la misma;

CONSIDERANDO

que la coordinación de los servicios cartográficos de la Organización, de las Naciones Unidas y de Instituciones especializadas, como asimismo, los de los Estados Miembros, permitirá la realización de importantes economías de dinero, tiempo y personal, y contribuirá a mejorar la técnica y el valor de la cartografía;

CONSIDERANDO

que algunos Estados Miembros pusieron ya de manifiesto el interés que conceden a la confección de un programa internacional coordinado de cartografía*;

* Documentos E/257, E/258 y E/483.

EN CONSECUENCIA, el Consejo Económico y Social recomienda;

1. A los Estados Miembros, estimular la ejecución exacta de planos y mapas del territorio nacional;
 2. Al Secretario General, tomar las medidas necesarias, dentro de las disponibilidades presupuestarias, para:
 - a) Secundar los esfuerzos que se hagan en este sentido, favoreciendo el intercambio de informes técnicos y por otros medios, particularmente, la preparación de un estudio acerca de los métodos modernos de cartografía y la elaboración de normas internacionales uniformes en este campo.
 - b) Coordinar los planos y programas establecidos en materia de cartografía, por la Organización de las Naciones Unidas y las Instituciones especializadas, teniendo en cuenta los trabajos realizados por las diversas organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, e informar de la cuestión al Consejo en una de sus sesiones ulteriores;
 - c) Establecer una estrecha cooperación con los servicios cartográficos de los Gobiernos de los Estados Miembros interesados.
-

RECOMENDACION

relativa a la utilización de frecuencias del servicio
móvil aeronáutico R, por el servicio fijo aeronáutico.

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aero-
náuticas, Ginebra (1948),

CONSIDERANDO:

1. que el espacio del espectro asignado al servicio móvil aeronáutico R no es suficiente para satisfacer todas las necesidades de dicho servicio,
2. que la utilización de las frecuencias del servicio móvil aeronáutico R por el servicio fijo aeronáutico reduciría aún más el número de frecuencias disponibles para el primero de dichos servicios,

RECOMIENDA:

que, por regla general, se evite la utilización de las frecuencias del servicio móvil aeronáutico R para las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico; que esta utilización no tenga lugar más que en casos excepcionales y que la misma se abandone tan pronto como sea posible.

RECOMENDACION

a la Junta Provisional de Frecuencias referente
a las asignaciones de frecuencia a las estacio-
nes del servicio fijo aeronáutico

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aero-
náuticas, Ginebra (1948),

CONSIDERANDO:

que es necesario evitar la posibilidad de interferencia mútuas entre las emisiones de las estaciones del servicio móvil aeronáutico R y las del servicio fijo aeronáutico, especialmente en los casos frecuentes en que una estación aeronáutica se halla situada en el mismo lugar que una estación fija del servicio aeronáutico,

RECOMIENDA:

que al asignar a una estación del servicio fijo aeronáutico una frecuencia perteneciente a una banda del servicio fijo, contigua a otra del servicio móvil aeronáutico R, la Junta Provisional de Frecuencias tenga cuidado de dejar, en la medida de lo posible, un espacio suficiente (de 15 kc/s por lo menos), entre la frecuencia elegida y el límite común de la banda, a fin de evitar interferencias mútuas.

RECOMENDACION

referente a un nuevo examen de los formularios 1 y 2
sonetidos a la Junta Provisional de Frecuencias

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aero-
náuticas, Ginebra (1948),

CONSIDERANDO:

que ciertos países han incluido necesidades del servicio fijo aeronáutico en sus
formularios 2 y que si, en tales casos, los formularios 1 no contienen esas ne-
cesidades la Junta Provisional de Frecuencias corre el riesgo de hacer previsio-
nes insuficientes para el servicio fijo aeronáutico,

RECOMIENDA:

que se envíen telegramas a todas las administraciones, solicitándoles que re-
visen con urgencia las informaciones facilitadas originalmente y que envíen por
los conductos apropiados, todas las correcciones que estimen necesario.

RECOMENDACION

relativa a la repetición de asignaciones de frecuencias del
del servicio móvil aeronáutico R.

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aero-
náuticas, Ginebra (1948),

CONSIDERANDO:

1. que el número de frecuencias disponibles para el servicio móvil aeronáutico R es insuficiente para permitir la elaboración de un plan rígido que pueda satisfacer en forma adecuada las necesidades de este servicio, y
2. que, de cuando en cuando, surgirán necesidades particulares para las cuales no puede hacerse ninguna previsión especial en el presente plan;

RECOMIENDA:

que, aunque se han asignado frecuencias para ser empleadas exclusivamente dentro de las Areas de las rutas aéreas mundiales mayores y de las Areas de las rutas aéreas regionales y nacionales, se autorice a las administraciones a utilizar estas frecuencias, sobre una base secundaria, fuera del área o áreas a las que se han asignado específicamente, a condición de :

- (1) que no se ocasione interferencia perjudicial a los servicios que empleen esas frecuencias en las áreas a las cuales se han asignado originalmente y para cuyos fines se utilizan, y
- (2) que se respeten las disposiciones de los artículos 3 y 11 del Reglamento de Radiocomunicaciones (1947).

RESOLUCION

referente a la colaboración entre la U.I.T. y la
O.A.C.I.

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra (1948),

CONSIDERANDO:

1. que el artículo 27 del Convenio de Telecomunicaciones de Atlantic City (1947), estipula que "en pro de una coordinación internacional completa sobre cuestiones atinentes a las telecomunicaciones, la Unión cooperará con aquellas organizaciones internacionales que tengan intereses y campos de actividades afines";
2. que en el terreno de las telecomunicaciones aeronáuticas existen muchas cuestiones que presentan interés común para la O.A.C.I. y la U.I.T. y en las cuales es muy conveniente que ambas organizaciones obren de consuno, dentro de la organización general que establece la Carta de las Naciones Unidas, con el objeto de facilitar la consecución de los propósitos para los cuales fueron creadas;
3. que, además, la Conferencia ha decidido reconocer a la O.A.C.I. como el organismo especializado destinado a llevar a cabo los propósitos contemplados en el número 390 del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City (1947),

RECOMIENDA:

que el Consejo Administrativo de la U.I.T., de acuerdo con la O.A.C.I. tome las medidas necesarias para:

- a) que a reserva de las disposiciones del Capítulo 2 del Reglamento General anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones (1947) cada organización invite automáticamente a la otra a aquellas de sus Conferencias en las que se estudiarán cuestiones de interés común.
- b) que cada organización inserte en el programa de sus Conferencias, después de hacer las consultas que consideren necesarias, todo punto que le someta la otra organización;
- c) que cada organización mantenga a la otra constantemente informada de sus actividades y programas proyectados, en los cuales pueda existir un interés común, y que ambas organizaciones realicen un canje completo y expedito de informes y documentos sobre temas de interés mutuo, a reserva de tomar las medidas necesarias para salvaguardar el carácter confidencial de ciertos documentos.
- d) que, cuando lo estimen oportuno, ambas organizaciones establezcan comisiones mixtas o tomen otras disposiciones cualesquiera de carácter común para facilitar la cooperación en las cuestiones en que ambas organizaciones se hallen interesadas.